

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (1909–1959)

A város találkozásai a repüléstechnikával (1909–1930)



Az 1909-et megelőző időszakból a városban nem találtam felvillanó szikrákat sem, melyek a repüléselmélettel foglalkozó kutatókról vagy a gyakorlati repüléssel kísérletezőkről adhatnának számot. Szentesnek a repülő kultúra fejlődésében két évtizeddel később, 1935-ben jött el az ideje. A katonai repülőeszközök folyamatos fejlődésével, terjedésével jelentek meg időnként léggömbök, majd később a merevszárnyú repülőgépek is. Ezek mind gyakrabban mutatkoztak a város fölött napokig adva témát a lapoknak. Az ifjúság köréből sincs ismeretünk szervezett vagy egyéni repülőmodell építésről.

A *Szentesi Lapok* 1909. június 18-i száma adja hírül, hogy *Hajdú József*, a szentesi származású, de Kecskeméten tanító gimnáziumi tanár fölfedezte a szárnyak és ballon nélküli repülőgépet. A Pesti Hírlapban közétett, – nehezen követhető – írásában kifejti, hogy már egy amerikai mérnök ugyan nyilvánosságra hozta az övéhez rendkívül hasonló találmányát, de az a centrifugális erőt alkalmazza hajtóerőül, míg az ő repülő szerkezete a robbanóanyagok energiájából adódó, azok „exploziójánál föllépő egyoldalú nyomások hasznosításával tervezi” a szárnyak nélküli repülést megvalósítani. Mint a feltaláló leírja, gondolatának eredetisége az amerikai mérnököt illeti, de a kiviteli módzat dicsősége az övé. A figyelmet felkeltő írás a találmány lényegét, szellemi értékét

nyilvánvalóan óvatosságból hallgatja el. A közöltekből kihámozhatóan, a mai ismereteinkből következtetve Hajdú József – nagy valószínűséggel, – az irányítható rakéta repülésének elméletéhez járult hozzá gondolataival.

Néhány héttel később, augusztus 13-án Török Lajos Nagykirályság 20. sz. tanyája mellett, a kukoricásban leszállt az örkényi táborból indult Donau nevű léghajó Mitschdörfer Rudolf és Zborovszky Gyula főhadnaggyal. A leszálláskor 10 korona kár keletkezett, amire kártérítési igényt adott be a föld tulajdonosa.

A lakosság figyelme mindinkább kezdett a repülésre – a kor kibontakozó csúcstechnikájára – irányulni, ami abból is lemérhető, hogy a Budapesten 1910. június 5-én rendezett nemzetközi repülőversenyre kedvezményes utazást hirdetett a Magyar kir. Államvasutak Igazgatósága, melyet Szentesről 37-cn vettek igénybe.¹ A repülés iránti érdeklődést nemcsak a korabeli mozifilmek, hanem a tudományos ismeretterjesztő előadások is fokozták. Elterjedt a városban, hogy a nemzetközi verseny magyar győztese Székely Mihály fiatal gépészmérnök, egy szentesi gazdálkodó gyermeke. A tévedésre csak két évvel később derült fény, amikor Szarvason tartott repülőbemutatót.

A következő, figyelmet érdemlő repülés 1911-hez kapcsolódik. Székely Mihály gépészmérnök, aviatikus a Szentesről kapott

meghívólevélre, egykori osztálytársával dr. Szakál Antallal közli, hogy a szarvasi légiútját követően hajlandó „Az Újság” névre keresztelt gépével átrepülni a városba, és ott bemutatót tartani október 23-án vagy 29-én, ezer korona tiszteletdíjért. Dr. Cicatricis Lajos főispán elnökségével szervezőbizottság alakult.

Csallány Gábor múzeum igazgató, a szentesi repülő bemutató megpendítője és mozgatórugója, néhány várakozással teli hét után kényszerült bejelenteni, hogy Székely Mihály helyett – mert ebben az időszakban Bécshelyen tökéletesíti repülőtudását, – kárpótlásul más aviatikust kér a géprepülők szervezőtől, új pilótát keres, aki legkésőbb november 5-ére elvállalja a repülőbemutatót. Közben egy aviatikus részvénytársaság is ajánlkozott, mint írták – „ha a feltételek kedvezőek a repülés rendezésére”, megtisztelőnek találnák a város meghívását. Egyéb-ként összesen hét jelentkező volt, így Lányi Antal hadnagy, a Balaton átrepülője, Prodán Guidó, Takács Béla, Babos és Kollányi aviatikusok, de a helyi szervezők ekkor már tárgyaltak a rákosi repülők egyikével, Kvasz András békéscsabai illetőségű gépépítő pilótával, a „Scarely-díj nyertesével, a csabai és miskolci repüléséről híres aviatikus”-sával – írja a *Szentes és Vidéke* lap egykori hírlapírója, – az ő kedvezőbb ajánlatát fogadták el a szervezők. Gépe, a monoplán korábban Zsélyi Aladáré volt, amellyel a Tolnai-díjat megnyerte, majd nemsokkal később összerúgta. Ez a légiparipa kijavított, majd teljesen áttervezett változata adta a Kvasz-II.-t, amellyel Szentesen fölszállni készült és repült is az ifjú pilóta. A gép tervezőmérnöke Kvasz András pilótatársa, barátja, Reiter Béla mérnök-aviatikus volt. Budapestről csütörtökön (2-án) már megérkeztek Kvasz András társai, hogy segítkezzenek Csallány Gábornak a repülőtér berendezésében. Reiter Béla vezette a lelkes csapatot.

A pilóta előző nap már a városban volt

és dr. Massány Ernő, a MAeSZ (Magyar Aero Szövetség) ügyvezető igazgató és Zsélyi Aladár társaságában érkezett. Másnap a magyar ősrépülés több, jeles nagysága is Szentesre utazott a bemutató megtekintésére, pedig a Meteor(ológia) csős, szeles időt prognosztizált a jeles napra, bár Kvasz András az itteni repülésével akarta eddigi rekordjait megjavítani – tette hozzá bölcsen – „ha az idő kedvező lesz.” A történelmi pillanatot, – 1911. november 5-ét, ezt a zord vasárnapot – „amikor első alkalommal emelkedik merevszárnyú repülőgép Szentes földjéről annak légterébe, 3–4000 főre becsült (Szentes, Csongrád, Kiskunfélegyháza, Szegvár, Mindszent, Hódmezővásárhely, Kunszentmárton, Orosháza, stb.) nézősereg várta a Felső-csordajáráson², de a tomboló szél majdnem meghiúsította azt. Nagy kurázsira vall, hogy Kvasz András a veszélyes idő ellenére is megpróbálkozott a „repülés szépségét bemutatni”. Négyszer szállt föl és 5–6 méter magasságban – ahol a surlódás miatt a szél ereje gyengébb – nyolcasokat írt le a levegőben a nézők előtt, majd egy alkalommal megkerülte az ámuló tömeget is. A viharos erejű szélhez viszonyított puhelykönnyű repülőgépet könnyen a földhöz csaphatta volna, Kvasz jelmondata szerinti szándéka a „szerencse le” volt, amíg csak repült. Kilencvenegy éves korában szállt át az égi járatra, ahogyan az elmúlást repülő berkekben kifejezni szokás. (Belépőjegyek ára: 4 személyes páholy 20 korona, az ülőhelyek I. osztályon 3 korona, a II. osztályon 2 korona, a III. osztályon 1 korona volt. Az állóhely felnőtteknek 50 fillér, diákoknak, rokkantaknak csupán 25 fillért kellett fizetni.)

Színhagyományként őrződött meg a laikus közönség körében, hogy Kvasz András a „repülőgépét ízkiszárból építette, hogy minél könnyebb legyen” és azt „csak a ráfeszített vászon meg a rengeteg drót tartotta össze.” Azok, akik a hangár-sátorban meg-

tekintették a fölszállni készülő gépet, – elmondásuk és leírásuk szerint – „valóban semmi reményt nem fűztek annak repülő-képességéhez.”³

A mindent kiszínezni képes szájhagyomány olyan eseményre is emlékezett(?), ami meg sem történt(hetett). Számtalan jelenlévő(?) mesélte kései elbeszélésében, hogy a nagyszerű pilóta Csallány Gábort is – mint azt korábbi nyilatkozatában ígérte – elvitte repülni, aki ijedtében olyan – egyébként természetes – dolgot cselekedett, amit nem szokás nyilvánosság előtt tenni és beszélni sem illik róla.

Sándy Hugó gimnáziumi tanár, szemtanú közreadta azt a fölvételt a *Lobogó* 1964. október 19-i számában, amely Csallány Gábor múzeumigazgatót valóban a repülőgép ülésében mutatja, de a földön, ahol a légsavart fogja Kvasz András. A kép különlegességét még az is emeli, hogy a repülés, a repülőgép és a pilóta fényképezését tiltotta a rendőrség. Csak külön engedély birtokában lehetett fényképezni a hivatásosoknak is, ha ők is lerótták a kiszabott illetéket.

A krónikások – bár a nézők csalódását is megírva, belátták a kor repüléstechnikai korlátait, – reálisan jegyezték meg, hogy a pilóta legalább a „repülés fogalmát” igyekezett „megadni”. Másnap – amikor a viharos szél – délidőben megjelent Kvasz András gépével a város fölött, először mintegy 800-1000 méteren, de a piactéri (ma a város Kossuth nevét viselő főterére) református nagytemplom fölött már 500 méterre ereszkedett, és ott körözött, majd a Kisérnek fordult – mintegy kárpótolva az előző napi hiányérzetéért a nézőket. A Kurcán kétszer is átrepülve visszatért a hangárjához. Ez a fölszállás „már tanúságot tett Kvasz mellett” – írja a *Szentesi Lap* hírszerkesztője. „A gép erőteljes berregése lehallatszott az utcákra, és sok nézőt csodított ki az üzletekből és a házakból, akik gyönyörködve nézték a repülőgép egyenletes, nyugodt silkását a levegő-

ben” – veti papírra lírai gondolatait a *Szentes és Vidéke* című lap krónikása. Ekkor jelentette be Kvasz András, hogy egy héttel később, november 12-én Szentesről szülővárosába, Békéscsabára repül. Műszerek nélkül, egy játék iránytűvel, Sándy Hugó tanár rajzolta térképvázlattal vágott neki az útnak. Felszállás közben az egyik futóművéről lecsett a kerék, ennek ellenére a célállomáson nagyobb baj nélkül szállt le. Szentesről háromnegyed tízkor indult, és délben már szülővárosában, Békéscsabán volt. Útvonala Szentes–Orosháza–Mezőtúr (eltévedt)–Szarvas–Békéscsaba. Az út kb. 150–160 km amit közel 100 km/óra sebességgel repült végig. Az útvonalon, – ahogyan ezt tréfásan mondani szokás – csak a földi irányításra (markáns tereppontok, út-, és vasútvonal, kémények, tornyok célravezetésével, stb.) hagyatkozhatott merész vállalkozásakor. A nagyszerű pilóta táviratot küldött szerencsés megérkezéséről.

Kvasz András 1912 májusában levelet küldött Szentesre, hogy kormánytámogatással túl van a párizsi tanulmányúton, a törökországi és a szolnoki bemutatón. Most új gépet épít, és szeretné azt szentesi közönségének is megmutatni úgy, hogy Budapestről Szentesre repül. A gép rövidesen elkészül és mielőtt útrakelne értesítést küld. Az ígért levél, – ki tudja miért? – nem érkezett meg Szentesre.

A gyűrűs napfogyatkozás évében, még a Titanic katasztrófájának híre előtt, az alföldi kisváros nyugalma két katonai léghajó csendes átrepülésének látványa ajzotta föl. Az esemény 1912. április 8-án, húsvét másnapján délben történt. Az utaskosárban hárman voltak, és az egyikőjük jól láthatóan katonai egyenruhát viselt. A léghajók délkeleti irányban, megközelítően 2000 méter magasságban szeltek át és hagyták el a város légtérét. Kecskemét felől, érkeztek és az utat várostól–városig egy óra alatt tették meg. A délután háromnegyed egykor átsikló légha-

jó a német Bitterfeld I-gyel azonosítható, amely április 7-én indult a Berlin melletti Bitterfeldről rekordkísérleti céllal, és Pozsony, Komárom, Kecskemét, Szentés, Mezőhegyes, Arad, Hátszeg érintésével a Dévén túli, Russorban szállt le 1100 kilométer megtétele után. Pilótája Hans Gericke 1. dragonos czredbeli hadnagy, a német lég-hajózás bajnoka és (utasa) Ernst Hinckl tüzer hadnagy volt.

Király gyakorlat volt a térségben (ezt a hadgyakorlatot a király vagy valamelyik főherceg irányítja), 1912. szeptember 8–12-c között Mezőhegyes főhadiszállással, melynek egyik északi határállomása Szentés volt. Kilencedikén délután fél ötkor Szeged irányába egy hadirepülőgép haladt át a város fölött mintegy 800 méter magasságban, hogy kikémlelje, vannak-e „ellenséges csapatok” a városban és környékén. Igen sok nézője akadt a repülésnek.

Egy hónappal később, október 12-én délelőtt 11 óra tájban két katonai repülőgép jelent meg a város fölött, és nagy sebességgel haladtak déli irányba. Távcsovön tisztán ki lehetett venni, hogy a gépeken katonatisztek ülnek.

Az 1913 májusában Újvidéken tartott repülőversenyre Uzalecz Emil alezredes, a magyar repülő osztagok parancsnoka és a helyi rendezők meghívták Csongrád megye és a megyeszékhely – Szentés – teljes tisztikarát. Újabb repülés-érintés, város fölötti átrepülés 1913. november 20-án történt Vadrincez, prágai aviatikus bukaresti célrepülése során, menetrendszerű pontossággal, déli 12 órakor mintegy 2000 méteren átrepült Szentés fölött. Érkezését előre jelezte az útvonalán lévő városokkal az esetleges segítség és mentés megkönnyítése érdekében.⁴

Az első nagy világhéges közepén, 1916 januárjában a honvédelmi miniszter köriratban kereste meg a városokat – így Szentést is – „hogy tudnának-e repülőtérnek alkalmas területet a kincstárnak megvásárlásra föl-

ajánlani. A város vezetése fél éves tanakodás után, nyilvánvalóan félve attól, hogy háborus érdekből, ellenszolgáltatás nélkül, veszi azt igénybe a minisztérium. A közgyűlés úgy döntött, hogy a tulajdonát képező józsef-szállási legelőnek csak egy részét kínálja föl megvásárlásra.⁵

Az érdeklődés élénkülését mutatja a városban, hogy 1916 márciusában a tudományos előadások sorában például Német László főgimnáziumi tanár, a vármegyeháza zsúfolásig megtelt közgyűlési termében a kor csúcstechnikájáról, a repülőgépről tartott tudományos előadást. A lakosság védelme érdekében 1917-ben megjelenő újságokban megkezdődött a polgárok oktatása a légitámadások hatásának lehetséges enyhítése, elhárítása érdekében. Ugyanott buzdítják a különböző fegyvernemi tiszteket és tisztjelölteket 20–35 éves korhatáron belül, hogy jelentkezzenek légjáró tanfolyamra, magyarán pilótaképzésre.

Következő repülésről már 1919-ből van tudomásunk. Az egyik, egy békés célú katonai eseménysorozat a szegedi repülőkhöz fűződik. A repülőtéri állomány ellátása mind nehezebb feladatnak bizonyult, mert a zsír és a hús, ha egyáltalán kapni lehetett, megfizethetetlen volt. Egy vásárhelyi pilóta a kapcsolatai révén esetenként átrepült Szentésre az ismerős családhoz, akiknek a tanyája mellett le- és föl tudott szállni, és az életmentő portékát megfizethető áron meg tudta vásárolni. Esetenként 100–120 kg-os feldolgozott sertést szállított el. A háború első évétől csak fokozódott a városok ellátási gondja. Nyilván Szentés is védte élelmiszerbázisát: a város a 2080/1919. 02. 07-i közgyűlési határozatával megtiltotta a „vidékre való értékesítést”. Amint a tiltott dolog a hatóság tudomására jutott, emberei már lesben álltak, hogy elcsípjék a húskivittelt kivitelező pilótát, a menetrend szerint érkező géppel. Már készen állt minden, a pilóta éppen gépbe ülni készült, amikor körbefog-

ták a rendőrök és a népőrség tagjai. Tetten érték, a húst elkobozni, a pilótát letartóztatni készültek, amikor a repülőgép vezetője egy székelty góbét idéző csalafintasággal igyekezett bizonyítani, hogy géphiba és üzemenyaghiány miatt kényszerült leszállni. „Nézzék, nem indul”, – s hogy állítását igazolja, a légcsavart néhányszor körbeforgatta, majd beült a gépbe, indított, és elszelelt. A feldübbögő motordübbögésétől és a légcsavarszéltől meglepett „pandúrok” riadtan hátráltak. Ezt kihasználva, azok díszsorfala között szállt föl és repült el Szeged irányába a pilóta. „Így történt, hogy a kövér disznót elrabolta a sas” – írták a korabeli lapok. A sohasem csodaváró szegedi pilótákat mégiscsak az égből jött manna táplálta.

A tanácsköztársaságot támadó királyi román csapatok ellen, Szentes térségében is gyakran kerültek bevetésre a Martinek Vince parancsnoksága alatt álló kecskeméti 5. „vörös” repülőszázad felderítői. A Brandenburg és az Anatra gépekkel fölszerelt század a földéítését követően támadta – az I. Hadtestparancsnokság alárendeltségében – a Szentes–Csongrád–Martfű–Szolnok–Török-szentmiklós vonalában elhelyezkedett román csapatokat. A repülők segítségével lehetett meghiúsítani 1919 júniusában a Szentes–Csongrád térségében indított román áttörési kísérletet is. A tiszai offenzíva hadműveleteiben is jelentős szerepet kapott az 5. repülőszázad. Géppártól az ötös kötelékig minden alakzatban és erővel támadtak hajnali szürkülettől napnyugtáig. A hadsereg-parancsnokság folyamatos földéítést kért a tiszai offenzíva minden mozzanatáról. Tizenkettőtől harminchat kilós bombákig és géppuskatűzzel támadták repülőgépeikről a földi erőket a Kucori csárdánál, a Csongrádról Szentesre bevezető Széchenyi út mindkét oldalán épített román géppuskafészeket. A Kurca két partján lévő állásokat is tűz alatt tartották a repülő század támadó gépei, majd a város déli és délnyugati részén be-

ásott gyalogságot bombázták sikerrel, érzékeny veszteséget okozva a betolakodóknak, a várost a Pertucui kapitány parancsnoksága alatt megszálló 107. román zászlóaljnak.

A sikeres légitámadásoknak nagy szerepe volt – meghatározóan az éelőerőben és hadianyagban elszenvedett érzékeny veszteség miatt is – a kivonulást előkészítő diplomáciai tárgyalások román elfogadásában, – állapította meg a a Vörös Hadsereg 2. hadosztályának parancsnoka, aki a tiszai offenzívát vezényelte.

Egy évi megszállás után a Nemzeti Hadsereg átlépve a Clemenceau-féle demarkációs vonalat, 1920. március 2-án, amint a román királyi csapatok elhagyták a várost, bevonult Szentesre. A repülőbombázás során megsérült szentesi hídfőt, vasúti töltést és a román csapatok szándékos hídrongálását a 3. vasútépítő század kétszáz katonája rendbehozta, és az augusztusi szentelést követően a megújított hídát augusztus 29-én Horthy Miklós kormányzó felavatta és véglegesen átadta a forgalomnak.

A kereskedelmi miniszter pályázatot hirdetett – melyet minden napilap, folyóirat közölt – a „repülőgépet tökéletesítő találmányokra” A repülést általában, vagy annak valamely ágát tökéletesítő műszaki újítás, berendezés feltalálásának pályázatát várták.

Budapesten, a Rákos mezőn, a Magyar Aero Szövetség és a Macfort közös rendezésű repülőversenyt szervezett 1920. november 7-én, melyre kedvezményes utazást biztosított az államvasutak igazgatósága. A megyéből egy különvonat indult a versenyre Szentesen át. A városból egy hadirokkantakból és hadiárvból álló csoport is résztvett a nagy számú diákkorú érdeklődővel közösen. A MOVE (Magyar Országos Véderő Egylet) Szentesen már 1920. július 18-án – nemsokkal a románok kivonulása után – megalakult. Az alapító okiratban első helyen sürgette „jelentősebb katonai erő telepítését a városba” és azon belül a légiáró csapat,

huszár vagy hídász alakulat jelenlétét. Egyetértően támogatta ezt a MOVE-kérelmet a már korábban létrejött Területvédő Liga, a Honszeretet Egyesület csoportja és az Ébredő Magyarok Egyesülete is. A kérő levelet a kormányzónak, a miniszterelnöknek és a honvédelmi miniszternek küldték meg. A Hadróa Nemzeti Szövetségének (Hadirokkantak, -özvegyek, -árvák Nemzeti Szövetsége) szentesi csoportja az 1924. augusztus 3-ára szervezett zászlószentelő ünnepségére a koronát egy repülőnap rendezésével tervezte föltenni. Az ünnepség fővédnöke József főherceg valamint Nagy Imre altábornagy (a szövetség elnöke) Mészáros Andorné és Vay Gizella voltak. Az abból származó bevételt a hadiárvák segélyezésére kívánták fordítani. A belügyminiszter, félve az esetleges balesettől (feltehetően a Trianon parancsolta repülési tilalom lehetett a valódi ok) „egyszer és mindenkorra betiltotta” a repülő és ejtőernyős bemutatókat. A szigorú miniszter – nyilván József főherceg közbenjárására (is) – beadta a derekát, mivel a rendezők „a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságot kérték föl” és feloldotta korábbi tilalmát, ezzel 1924. szeptember 7-én délutánra, a Felső-csordajárás területére (ahol Kvasz András is repült) engedélyezte a repülőnapot. A labdarúgó mérkőzéssel kombinált légibemutató fő attrakciójának az ejtőernyős ugrást és az utas repülterést szánták. A légiparádé a program szerint az MLRT Budapest–Bécs útvonalán közlekedő Fokker F–3 utasszállító gépe segítségével fog megvalósulni, amelyből az ejtőernyős ugrik (nevet nem közölnek sem a meghívók, sem a lapok) és amellyel az utasrepültes is történni fog. A sajtótájékoztatón elhangzott, hogy az ejtőernyős 2000 méter magasból veti alá magát az irtózatos mélységbe. Az ejtőernyőt most vásárolták Párizsból 40 millió koronáért, és csak ez az egy van az országban(?), mert a meglévőket a megszállás végén „összepakolták és magukkal vitték

a románok”. Egyébként ez az ejtőernyő 20–25 használatra alkalmas. Kinyitva 9 méter a kupola átmérője és másodpercenként 4–5 méteres sebességgel cserkedik alá. Az ernyő kioldója a géphez van rögzítve és 30–40 méter zuhanás után oldja ki a repülő ember mentőövét, az ejtőernyőt. A repülőgép 5 utas szállítására ad lehetőséget, plusz a pilóta. A zárt utastérben, a gép törzsében kényelmes bőrkanapén foglalhatnak helyet az elhúzható függönyű ablakok mellett azok, akik a sétaútra vállalkoznak. A gép repülési sebessége 140 km/óra. „A pilóta helye kimondottan mostoha... Az utastértől elválasztott, csak szélvédős ülésből” vezetik a gépet, „kitéve őket ezzel az időjárás viszonyosságának és a motor forróolaj »köpéscinek«”.⁶ – Egy tízperces sétarepülés 250 000 koronába került.⁷ A bemutaton óriási tömeg vett részt, de csak nagyon kevesen repültek. Arról nincs adatunk, hogy az ejtőernyős bemutató megtörtént volna. Ekkor még nagyon kevesen voltak az országban is, akik ejtőernyős ugrásra vállalkoztak.⁸

A belügyminiszter az alispán útján közölte a lakossággal, engedélyt adott arra, hogy egy Párizsból induló francia pilóta, bizonyos Pelletier Doysy kapitány Európa legkeletibb pontjába tartva átrepüljön Szentest fölött. A célfeladat teljesítésére igyekvő pilóta a városunkat érintő útszakaszát 1927. augusztus 25-én délben tette meg. Mint azt megtudhattuk a belügyminiszteri tájékoztatóból, a pilóta sem rádiót, sem fényképezőgépet nem hozhatott magával az ország fölé.⁹ A kereskedelmi miniszter újból értesíti a várost, hogy engedélyt adott egy francia, az F. AJZR jelzésű, hat személyes utasszállítónak arra, hogy a Belgrádba repülése során – az ország fölött többször is átrepülve – érinthesse Szentest légerét is. 1930 októberében három napon át reklámrepülőgépek jelentek meg a város fölött, és a harmincperces keringésük során a Schmoll-pasza át (cipőkrém) és a Franck-kávét (pótkávét)

reklámozták. Korunkból nézve már fölsejlik a jövő, érik a föltétele a szentes–hétkédi repülőtér kialakulásának, ugyanis Szentes város részt vállalt a Kolozsvárról Szegedre települt egyetem meteorológiai kutatásainak költségeihez 1927 januárjában. Ellenszolgáltatásul csak a prognózisok és a vihar-előrejelzések aktuális, illetve rendszeres megküldését kérte a város, ami elengedhetetlen föltétele a biztonságos repülésnek is. Ugyanekkor adták át a későbbi repülőtérre vezető, – mostmár szilárd burkolatú, – szelevényi utat is. Egy meteorológiai mérő és jelentő hely létrehozására újabb tárgyalások kezdődtek meg Szentesen az egyetem megbízott professzorával. Bejelentés történt laktnyaépítésre, a levették otthonának, a Horthy Háznak a létrehozására és megalakult a mentő egyesület. Erős cserkész csapatok működtek a városban. Szentesen figyelemre méltó erőt képviselt a Revíziós Liga.

Az 1920-ban aláírt trianoni kényszerbékét – mely tiltotta a katonai repülést – időszak mind nyilvánvalóbbá tette, hogy a magyarság „légjárása” évről évre messzebb kerül az európai színvonaltól. A technikai lehetőség meg a szükség parancsolta kényszer hatására fokozatosan kialakul a repülés motoros és vitorlázórepülő ága, a sportrepülés, amely e katonai előképzés egyik (még) rejtett formájává (is) lett. Hazánkban 1928-ban, más forrásból 1929-ben, de mindkét esetben a MOVERO jóvoltából emelkedett motornélküli repülőgép a levegőbe a Farkashegyen.

FELHASZNÁLT IRODALOM

CSANÁDI–NAGYVÁRADY–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.

PATAKY IVÁN – ROZSOS LÁSZLÓ – SÁRHIDAI GYULA: *Légi háború Magyarországon felett*. I–II. Budapest, 1992, Zrínyi.

JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapest, 1988, Műszaki.

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon I–II*. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó.

SIMONÉ, AVAROSI ÉVA: *Suhanó Fama-darak*. 1989, Háttér, Repülő könyvek.

CSIKVÁRI ANTAL (szerk.): *Csongrád vármegye*. Budapest, 1938–1939, A vármegyei szociográfiák Kiadó Hivatala.

POLGÁR LÁSZLÓ: *A magyar sport- és polgári repülés érmei*. 1989, Magyar Éremgyűjtők Egyesülete.

PUSZTAI JÁNOS: *A szentesi repülés története*. In Az MHSZ Szentes Városi Vezetőség és klubjainak története.

BATTA SÁNDOR: *Szentesi repülőtér története*. kézirat 2000.

CSERHALMI IMRE: *Ki fog repülni?* Budapest, 1986, Kossuth Kk.

Ki kicsoda a magyar repülésben? Budapest, 1995, Viktória Kft.

GERGELY FERENC: *A magyar cserkészlet története. 1910–1948*. Budapest, 1989, Göncöl Kiadó.

FARKAS JENŐ: *A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia évkönyve 1944. augusztus 20*. Tatabánya, 1994, Alfadat-Press Nyomdaipari Kft

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. Békéscsaba, 1992, A MHSZ Békés Megyei Kvasz András Repülő-, és Ejtőernyőklub.

JUHÁSZ GYULA (szerk.): *Magyarország külpolitikája a II. világháború kitörésének időszakában. 1939–1940*. Budapest, 1962, Akadémia Kiadó.

FÜLÖP MIHÁLY: *A befejezetlen béke. A Külügyminiszterek Tanácskozása és a magyar békeszerződés* (1947). Héttorony Kiadó.

Magyar Szárnyak, 2000/28. sz.

Magyar Szárnyak, 2001/29. sz.

FOLYÓIRATOK

Hadtörténelmi Közlemények, 1979–1989/3. szám.

Alföldi Friss Újság, 1928–1930. évf.

Alföldi Újság 1918–1930 évi számai.

Csongrádmegyei Hírlap 1984. szept. 4-i és 12-i száma.

Lobogó, 1964. augusztus 19., 34. sz.

Nagyalföld, 1992. július 10. sz.

LRI Magazin, 1993, 8. sz.

MVRE Infó, 1996. október 12. sz.

Magyar Szárnyak 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. év számai.

Szentes és Vidéke 1909–1917, 1919. évf..

Szentesi Ellenőr 1914 és 1919 évf.

Szentesi Újság 1910, 1920, 1921. évf.

Szentesi Lap 1909–1917. évf.

Szentesi Napló 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. évi számok.

Magyar Népakarat 1944. év számai.

Csongrád Megyei Hírlap 1922, 1923, 1924. év számai.

Magyar Repülés 1949. április 25-i, május 25-i száma.

Repülés 1950–1961, illetve 1979 áprilisi és májusi számai és az 1980. január 1-i száma.

Délmagyarország 1912. április 13. sz.

Friss Hírek 1919. január 30.

Szegedi Kis Újság 1946. június 9.

Top Gun 1995/ 6. sz., 1996/13. sz., 1999/ 5. sz.

JEGYZETEK

¹ Ez a 37 fő önmagában csekély létszám egy közel harmincezer lélekszámú, mezőgazdasággal foglalkozó városból. Ebben az évszakban elsősorban arra kell figyelemmel lennünk, hogy a rendezvény a nagy nyári munkák elején szerveződött. Mivel a repülőverseny a fővárosban volt, a hosszú utazási idő, a belépődíj, a kedvezményes költségek ellenére is meghaladta a repülést látni vágyók többségének lehetőségeit. Szentes lakosságának meghatározó része akkor a szegényebb népességhez tartozott.

² Az előzetes elgondolások szerint az Alsócsordajárás volt a kijelölt terep, de azt a nehezebb megközelíthetősége miatt elvetették. Így került sor a Felsőcsordajárásra. Ez a terület volt az egy-

kori, a régi repülőtér a korábban katonai lőtér szomszédságában a magyartési vagy az akkori nevén a szelevényi út és a vasút közötti 100 hold, amely 1936-tól 1959-ig, illetve ideiglenes leszállóhelyül 1991-ig szolgált a város érdekeit.

³ Szerző megjegyzése: a gép építésénél esetenként használt bambusznádat vélhetően egyesek kucoricszárnak.

⁴ „Emléktárgyat Kvasz Andrásnak” címmel jelent meg egy – finoman fogalmazva is epésnek induló írás a Szentesi Lap 1911. november 19-i számában, mert Csallány Gábor múzeumigazgató néhány gyűjtőívet bocsájtott ki azért, hogy „Szentes közönsége szerény adományával” hozzájárulhasson a híres pilóta névnapj ajándékához. Méltatlan volt a lapszerkesztők gúnyolódása. Kvasz András, a kor technikai lehetőségének elvárható szintjén teljesített. Csallány Gábor szervező is jól tudta ezt. Ezzel az egyáltalán nem különleges figyelmességgel kívánták megerősíteni köszönetüket a kedvezőtlen időjárás ellenére is bemutatott repülésért, az életveszélyt jelentő látványért, amivel kiérdemelte a „város kedvenc pilótája” megistelt címet. Mindezt kiteljesítette a nagyszerű pilóta emberi figyelmessége, kedvessége. Ekkorra már köztudottá vált az is, hogy Kvasz András azért nem kapott támogatást a Magyar Aero Club tízezer koronás párizsi ösztöndíjából, „mert keresett a repüléssel” és „nem beszéli a francia nyelvet”. Csak itt említem meg, hogy azok, akik megkapták, maguk is ugyanezt a módszert alkalmazták a bemutatórepüléseken. Az elmaradt ösztöndíjért is szeretne volna kárpótolni a város „kedvenc” pilótáját. Kérem tekintsék ezt a lábjegyzeti véleményt a méltatlan utód méltányos észrevételének.

⁵ Józsefszállás Szentes város központjától – Kossuth tér – 60°-ra, légvonalban 20 km-re lévő, ma is legelőnek használt, csatornázott terület, közel Békés megye határához. Megközelíthető Eperjes község és Cserebökény irányából. Szentesre nem irányzott elő katonai, honvédelmi fejlesztést az 1911-ben elfogadott, törvényerőre emelt tervezet, a véderő-reform. A világháború idején, az 1914–1918 közötti időszakban, a szentesi férfiak döntő része a 101. gyalogezredben teljesített katonai szolgálatot az orosz fronton. A városban a 21. honvéd pótzászlóalj állomásozott Szobonya Dénes alezredes parancsnokságával. A legközelebbi repülőtér Szegeden volt.

⁶ Bakos: i. m. 137.

⁷ Szerző megjegyzése: egy nyolcoldalas újság akkor 4000 koronába került.

⁸ Ismereteim szerint abban az időben csak a Szegeden szolgálatot teljesítő Kovács Endre repülő főhadnagy, Korányi Lajos volt századírnok és az ejtőernyőzést artista mutatványként is kezelő, a bevételt megélhetésére fordító, az 1924 nyarán induló Perlei Lajos tartalékos repülő főhadnagy tudta volna teljesíteni. A Hadróát a belügyminiszter 1929 elején feloszlatta, és helytte létre-

hozták a Hadiözvegyek és Hadiárvák Országos Nemzeti Szervezetét, a HONSZ-t.

⁹ Ekkor már nem a SZKEB, a (Szövetségek Katonai Ellenőrző Bizottsága) felügyelte hazánk légterét. A párizsi egyezményt követően a Légügyi Ellenőrző Bizottság megszűnt és a magyar kormány magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását „a katonai repülés tilalmának fenntartása mellett”, illetve annak évenkénti jelentését a Népszövetségnek.

Folytatjuk

M E S S Z E L Á T Ó

ALÁCS ATTILA

Sába királynő országa – Jemen

(2. rész)



Az „arabok” az iszlám előtt

„A természeti viszonyokhoz hasonlóan az emberi kultúra is nagyon változó. Még Dél-Arábiában a monszun áztatta termékeny fennsíkon a belterjes művelés anyagi jólétet és állami szervezetet hozott létre, addig északon a puszta beduinjai hasukon fekvő aludtak és szíjjal szorították össze hasukat, hogy ne érezzék az éhség mardosását.” (Germanus Gyula)

Sem az ország történetét felvilágosító felirat, sem szájhagyomány nem ékesítik ki azon adatokat, melyeket e nemzet régi történeti kapcsolatairól egyéb népek irodalmából meríthetünk.

Dél-Arábia mintegy fél millió km² kiterjedésű, kedvező életkörülményeket biztosító, változatosan tagolt terület, ahol viszonylag korán létrejöttek rabszolgatartó államalakulatok. Lakóik a dél-arab, ősi szemita (sábai himjarita) nyelvet beszéltek. Az e

nyelvet beszélő arabok város lakó földművelők, kézművesek, kereskedők voltak, akik Jemenben és Hadramautban éltek.

Az ősi törzsi rendszerek

Dél-Arábiában a törzseknek két különböző típusa alakult ki: az alföldi törzsek és a



A JEMENI FÉRFIAK KEDVENC DÉLUTÁNI ELFOGLALTSÁGA A KATRÁGÁS...